

## 三通解禁後の台湾と中国における空運と海運の変化 (分析レポート)

著者	池上 寛
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	162
ページ	44-52
発行年	2009-03
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00004808">http://hdl.handle.net/2344/00004808</a>

# 三通解禁後の台湾と中国における 空運と海運の変化

池上 寛

## ●はじめに

台湾では二〇〇八年五月二〇日に八年ぶりの政権交代がおこなわれ、中国国民党（国民党）が民主進歩党（民進党）から政権を奪還した。そして、第一二代総統に就任した馬英九総統はただちに中国との経済分野における関係改善に着手し、新たな兩岸経済関係の時代を迎えた。五月二六日、二九日に台湾側の対中交渉窓口機関である財団法人海峡交流基金会（以下、海基会）と中国側の交渉機関である海峡兩岸関係協会（以下、海協会）が「九二年コンセンサス」に基づいて、両協会の対話と交渉再開に同意した。

この同意によって、二〇〇八年には二度のトップ会談が実施された。六月一二日には江丙坤・海基会董事長（理事長）が北京を訪問し、陳雲林・海協会会長と一五年ぶりのトップ会談をおこなった（第一次江陳会談）。また、十一月四日には陳会長が台北を訪問し、四日に江董事長と二回目のトップ会談を実施し、四分野での改善に合意した（第二次江陳会談）。この会談によって、長年の懸案であった「三通」（中国との直接の通商、通航、通信）問題が一気に解決することとなり、全面的な開放となった。そのため、台湾のマスコミ

ではこの三通を「大三通」と呼び、大きく報道した。また、三通のなかでも、直接通航（以下、直航）の解禁は、台湾と中国間の空運と海運を大きく変化させることになった。

そこで、本稿では第二次江陳会談によって、台湾と中国の兩岸における空運と海運がどのように変わろうとしているかについて検討する。まず、一九九〇年代を通じて台湾と中国で合意してきた海運と空運の内容について概観する。その上で、二〇〇八年におこなわれた海運と空運に関する江陳会談の成果を検討する。そして、この合意内容の問題点を指摘する。「おわりに」では、今回の三通実施に対する台湾側のマスコミの反応を取りあげながら、実際の動きを概観し、今後の問題点を考える。

## ●これまでの主な空運・海運に関する合意事項

中国は一九七九年正月に「台湾同胞に告げる書」を発表したが、当時の蔣経国政権はこれを無視し、「三不政策」（中国と接触、交渉、妥協をしない）を対中政策の中心にすえた。その後、政権を引き継いだ李登輝時代に入り、まったく接触や交渉をしない体制から中国との対話に乗り出した。対話を実施するために、台湾は海基会を

一九九一年二月に設置した。また、中国も同年二月に海協会を設置し、双方が兩岸交渉のための窓口機関を整備した。この窓口機関の設置以降、台湾と中国の経済交流が進むようになったのである。今回の第二次江陳会談までに、兩岸における空運と海運分野でどのような成果があったかを検討する。

### ①「九二年コンセンサス」

二〇〇八年における交渉再開に際して、両団体の対話再開はこの「九二年コンセンサス」に基づいておこなわれた。このコンセンサスは、一九九二年に両団体が公文書および証明書の取り扱いに関する協議で、国号の取り扱いについて問題になったことから端を発する。その解決策として、お互いに「中国」を使いつつも、その内容の判断は各自がおこなうという妥協策である(参考文献⑤、二二ページ)。このコンセンサスは文書化されたものではなく、国号の扱いについて、台湾、中国それぞれが判断するという認識を持つという程度のものである。

そのため、中国側は中台関係の基本的認識として「九二年コンセンサス」という表現を使用しているが、陳水扁時代の政権はこのコンセンサスは実務関係を進展させるために、根本的問題は棚上げにしたに過ぎないとの立場をとってきた。しかし、政権交代がおこなわれた結果、馬英九政権は今回の交渉再開にあたってはこのコンセンサスの立場に則って、対話の再開をおこなった。また、このコンセンサスを持ち出して、中国側が台湾側に交渉を求めることがよくある。その意味で、このコンセンサスは台湾と中国が交渉する際の前提になる考え方といってよいかもしれない。

### ②域外航運センターの設置

台湾政府は一九九五年一月に「アジア太平洋オペレーションセンター構想」を決定した。この構想では台湾をアジア太平洋地域域の中心地にすべく、六分野の業種を指定した。指定された六分野のなかには、空運と海運が含まれた。そして、台湾政府は同年五月には「域外(オフショア)航運センター設置作業弁法」を認可し、高雄港をそのセンターに設置することにした。高雄港は台湾最大のコン

テナ港であるとともに、当時はシンガポール、香港に次いで世界第三位のコンテナ取扱港であったことも、指定された背景にあった(当初はこのセンターは高雄港のみに設置されたが、二〇〇四年五月からは基隆港、台中港にも設置された)。

このセンターは中国と第三国間で輸送する貨物であれば、中継地点として利用することができるというものであった。このセンターは外国船籍だけではなく、台湾や中国の海運企業が自国以外で所有している船舶(便宜置籍船)でも利用することができた。つまり、大陸からの貨物を第三国へ輸送するためであれば、一時的に高雄港のこのセンターで積みかえることができるというものであった。さらに、このセンター内であれば簡単な加工を認め、加工をしてから積み替えることもできた。ただし、このセンターに到着した中国からの貨物は「通関せず、国内に入れず」という原則をとったため、台湾内に入ることはなく、積み替え業務に特化した制度であった。しかしながら、この提案に対しては、中国は台湾側から一方的に出してきたものであるとして、中国と協議することとなった。

### ③第三国経由直航と地域限定直航の解禁

その後、台湾政府は一九九七年一月に外国企業が所有する外国船籍の定期船に対して、第三国を経由した上で中国と台湾の直接運航を解禁した。この背景として、外国の海運企業による台湾からの撤退を避けるために実施したといわれている。この解禁により、第三国経由という形ではあるが、台湾と中国との間で貨物が本格的に輸送されることになった。第三国経由の場所としては、沖縄・石垣島が選ばれることが多かった。

また、同月末には台湾と中国間の直航について交渉をおこなう中台の民間団体が香港で交渉をおこない、台湾・高雄港と中国・アモイ港、福州港を結ぶ直航便の開設に基本合意した。しかしながら、台湾側は就航できる船舶を外国船籍に限定し、域外航運センターにおける積み替え作業を実施し、その後第三国へ輸送するのみであることを示した。そのため、この直航の解禁は域外航運センターの環境としてとらえられたために、中国からの貨物に対して通関をおこ

ならないことになり、直航の解禁とは位置づけなかった。

#### ④「小三通」の実施

二〇〇〇年は直航だけではなく、「三通」において節目の年となった。この年おこなわれた総統選挙で当選した陳水扁総統は、限定的な三通の実施を公約として掲げた。また、三月には金門島、馬祖島、澎湖島に限って、中国との直航をみとめる「離島開発建設条例」を立法院で可決した。行政院は一二月に、翌年からの金門島の料羅港と中国・福建省のアモイ、馬祖島の福澳港と福建省の福州港の二ルートに限って、家族訪問や貿易を実験的におこなうための実施要領を決定した。実施要領の決定により、二〇〇一年一月二日、金門、馬祖の二島で三通が始まった。この三通は限定された地域でおこなわれたために、「小三通」と呼ばれる。

これは、輸送コスト削減のために直航を求める台湾経済界の動きに対してとられた措置であったが、中国側からは全面的な開放ではないことを理由に批判をうけることになった。また、この「小三通」の対象になるのは、原則として金門島、馬祖島のいずれかに半年以上居住している住民に限られた。同年九月には澎湖島に居住する住民に対しても弾力的に運用することを決定したが、その対象者は少数であったこともあり、「小三通」は限定的なものであったといえる。当然、台湾と中国における直航についても限定的であったことが理解できよう。

一方、中国は観光船の来訪にのみ許可を出すという態度をとった。しかし、二〇〇二年二月には福建省に駐在している台湾人ビジネスマンらが金門島へ直航便を利用して台湾に初めて戻った。また、二月末には中国からの貨物船が初めて金門島に入港し、ヒトだけではなく、モノの輸送も実現した。台湾側は一月に海外に在住する中国人に限り、観光目的での台湾訪問を認めることになった。

二〇〇六年五月には、金門・馬祖の戸籍を有する台湾居住者に対して、金門・馬祖経由での往来を認めるとともに、翌六月には金門と泉州の両区間に限った「小三通」を開放した。

このように、この「小三通」は海運における限定的な直航であり、

しかもその対象者は指定された島に居住している住民や戸籍を有する住民に原則限られていた。そのため、ヒトの移動も、非常に限られたものであったと評価せざるを得ない。また、モノの輸送においても指定された三港は決して大きい港ではないために、規模の大きい貨物船などが入港できないなどの問題もあった。そのため、ほとんどの住民、貨物は第三国を経由しなければ中国への訪問、輸送ができなかったこともあり、本格的な直航とはいえないぶん違ったものであると指摘できよう。

#### ⑤航空チャーター機の乗り入れ開始

これまでみてきた中国への直航はもっぱら海運に関するものであった。空運における直航は二〇〇三年以降本格的に始まった。台湾の航空会社は春節（旧正月）にあわせて帰省する中国に駐在する台湾人ビジネスマンの便宜を図る目的で、中国へのチャーター便の申請をおこなった。しかし、政府は国防の観点からこれを認めなかった。そのため、香港やマカオを便宜的に経由し、離着陸するという変則的な直航を運航することになった。二〇〇三年一月になって、中国側が台湾の航空会社に対して、チャーター便の運航を許可し、一月二六日から二月九日までに合計二六便がマカオや香港を経由して台湾と中国（上海）間を運行した。しかしながら、台湾政府は中国の航空会社に対する運航許可を出さなかったため、中国側の航空会社が台湾へ乗り入れることはなかった。

このときは貨物便については何の合意もなかったが、台湾政府は二〇〇三年九月になって、台湾の航空会社に対して貨物チャーター便の中国乗り入れを認めると公表した。その内容は、飛行ルートについては第三国経由で中国へ行くこととし、原則一日一便に限定した。また、運航期間も一年間とりあえず実施することとし、時限的なチャーター便の運航であった。しかし、中国の航空当局はこの内容が一方的なものであると批判して拒否したため、この貨物チャーター便の就航は実現しなかった。

二〇〇四年の春節における旅客チャーター便は、中国側が求めた中国の航空会社の台湾への乗り入れと経由地の着陸の廃止に対して、



台湾側が拒否したために実現しなかった。その後、当時の陳水扁總統が旅客、貨物両チャーター便の簡便化構想を公表して軟化の姿勢を見せたことから、二〇〇五年の旧正月前に旅客便において直航チャーター便の復活で合意をした。このときの合意は、中台それぞれが航空会社六社ずつが運航し、合計四八便が運航することであった。発着地は中国側三空港（北京、上海、広州）、台湾側二空港（台北、高雄）に限定したが、前回のチャーター便では中国側の発着地は上海のみであったので、拡大したといえよう。しかしながら、実施期間は春節をはさんだ一月二九日から二月二〇日まで、搭乗できる対象も中国に居住している台湾人ビジネスマンとその家族に限定された。その意味でこれもやはり制限された直航チャーター便の合意であったが、中国の航空会社が台湾へ乗り入れたのは一九四九年の中台分断後はじめてのことであった。また、空路に關してもこれまでは形式的にマカオと香港に着陸してから到着空港を目指したが、香港の飛行情報区を飛行する形でのノンストップの飛行に合意した。二〇〇五年以降、航空チャーター便は拡大を続けることになった。二〇〇六年の春節時のチャーター便では便数の拡大だけではなく、発着地にこれまでの五空港にアモイも加えるとともに、搭乗対象も入居証を持つ台湾住民となり、二〇〇三年と比べて大きく変化した。また、二〇〇六年六月の合意では、旅客便におけるチャーター便は旧正月の時期だけではなく、中秋節（旧八月一五日）などの休暇の際にも運航することを認めるとともに、貨物チャーター便、緊急医療目的、特定人道目的での飛行も認めることになった。このように、空運分野では旅客便を中心にチャーター便の拡大を続けてきたが、週末チャーター便、中国観光客の台湾訪問、香港などの空域を経ない形での飛行などが課題として残ることになったのである。

#### ⑥第一次江陳会談での合意

陳水扁總統時代は、「小三通」や航空機のチャーター便の運航で成果を上げることができたが、船舶の直航ができないなど多くの制限があったのも事実である。そのため、二〇〇八年五月に総統に就

任した馬英九氏はただちに経済分野、とくに中台との直航に關しての改善を開始した。新しく海基会の董事長に就任した江丙坤氏は六月一日から一四日まで北京を訪問し、一三日には陳雲林・海協會會長とのトップ会談をおこなった。その結果、二つの内容について合意した。そのひとつが旅客便における週末直航便の実施であった。台湾側が八空港（台湾桃園、高雄、台中、台北松山、澎湖馬公、花蓮、金門、台東）、中国側が五空港（北京、上海浦東、広州、アモイ、南京）をそれぞれ開放し、毎週木曜日から翌週月曜日まで直航便を運航する。一週間あたりの運航数は中台それぞれが一八便ずつとし、合計三六便が運航されることになった。台湾から上海浦東空港へは週九便、中国から台中へは週六便を超えないこととした。また、市場の需要に応じて、便数を増加させることにも合意した。合意のサインから一週間で合意文書は発効し、七月四日から週末直航チャーター便の運航が開始された。

しかし、このときの会談では貨物チャーター便の運航には合意できなかっただけでなく、チャーター機は香港の上空を経由する形で飛行となったため、最短距離での飛行にはならなかった。なお、貨物チャーター便の運航については、三カ月以内に交渉を開始することで合意しているが、結果としていくつかの問題は残したまままで開始することになった。

もうひとつの合意内容は、台湾側が中国からの観光客を一日あたり三〇〇〇人まで受け入れることであった。観光客は一〇人以上四〇人以内の団体旅行に限定するとともに、台湾に滞在できる期間は一〇日以内とした。団体旅行を取り扱う旅行社は、参加者リストを事前に旅行実務を担当する中国側の海峡兩岸旅行交流協會を通じて台湾側の台湾海峡兩岸觀光旅行協會に提出することとなった。

#### ●第二次江陳会談の主な成果

第一次江陳会談においても、航空機の毎日運航や船舶の直航などでの成果はなかった。そのため、再度トップ会談をおこない、懸案事項として残った部分について合意を目指した。

表1 第二次江陳会談で開放することになった空港一覧

	空 港 名				
	台湾	中国	香港	澳門	台北
台湾	台湾桃園 澎湖馬公	高雄 花蓮	台中 金門	台北松山 台東	
中国	北京 成都 深圳 海口 鄭州	上海浦東 重慶 武漢 昆明	広州 杭州 福州 西安	アモイ 大連 青島 瀋陽	南京 桂林 長沙 天津

(出所) 行政院大陸委員会ウェブサイト。

(注) 中国側の上段にある5空港は6月に開催された第一次江陳会談で開放された。

第二次江陳会談は一月三日から七日まで、陳・海協会会長が台北を訪問する形でおこなわれた。トップ会談は四日におこなわれ、以下の内容で合意し、合意文書に署名した。この会談では、兩岸経済関係の大幅な進展が見られた。

合意内容は、①空運直航の拡大、②海運直航の開始、③郵便物の配送、④食の安全に関する問題、の四点であった。とくに、①から③の合意で、三通問題はほぼ解決することになった。そしてこれらの合意内容は、合意文書に署名してから四〇日後に発効した。ここでは、とくに①と②に關係する合意内容を検討する。

### ①空運直航の拡大

六月の第一次江陳会談で旅客便の週末チャーター便の実施はすでに合意していたが、今回の会談では、空運に關しては前回の会談よりも大幅な拡大に合意した。まず、旅客便の週末チャーター便から毎日チャーター便への移行である。次に、中国側の開放する空港の拡大である。六月の合意では中国側が開放した空港は五空港であったのが、この会談では二一空港に拡大された。一方、台湾側の開放する空港は六月と同じである。表1は台湾と中国の開放空港の一覧である。すでに、主だった空港は台湾、中国とも開放していたが、中国側はさらに自国の空港を開放した。第三に、便数の拡大である。六月の合意では、一週間あたりの運航は往復三六便であったが、これを一〇八便にまで拡大することになった。この便数を台湾、中国双方で折半し、それぞれ五四便を運航することになった。また、台湾から上海浦東国際空港への就航便数は六月で合意した一週間あたり九便から二〇便にまで拡大した。また、就航数については市場の需要に応じて適時増減でき

ることとし、春節時には臨時増便を図ることにして、これまで春節のために合意してきた内容はとりやめることとなった。

前回の合意では旅客便に關してのみの合意であったが、一月の合意では貨物チャーター便の就航でも合意した。その内容は、台湾、中国それぞれが二、三社の航空会社を指定して貨物チャーター便を運航し、離発着する空港は台湾では台湾桃園と高雄の二空港、中国では上海浦東と広州白雲の二空港ということになった。一カ月あたりの就航数は往復六〇便とし、双方が折半するとともに、一カ月あたりの台湾二空港から上海浦東と広州への運航はそれぞれ往復一五便とし、航空貨物需要が多い一〇、十一月は台湾、中国ともそれぞれ一五便まで増やすことができたことになった。

さらに、今回の合意では、台湾と中国の航空会社がこの両地域を飛行するために、台湾海峡北部の空域を開放し、福岡飛行情報区や香港飛行情報区などの第三地域を経由しない形で飛行を認めることになった。飛行できるようにした空域を示したのが図1である。具体的には中国側の東山NDB (Non-Directional Beacon＝無指向性無線標識) 地点から、A地点、B地点を経由してBERBA地点を通過する空域を開放し、飛行できるようにしたのである。これまでは、別の飛行情報区にいったん入ってから目的地に向かっていたため、目的地の場所によっては迂回して飛行していた。しかし台湾海峡北部の空域部分が開放されたことで、上海などの一部の主要都市への飛行は時間の短縮と燃料の節約をすることができるようになった。

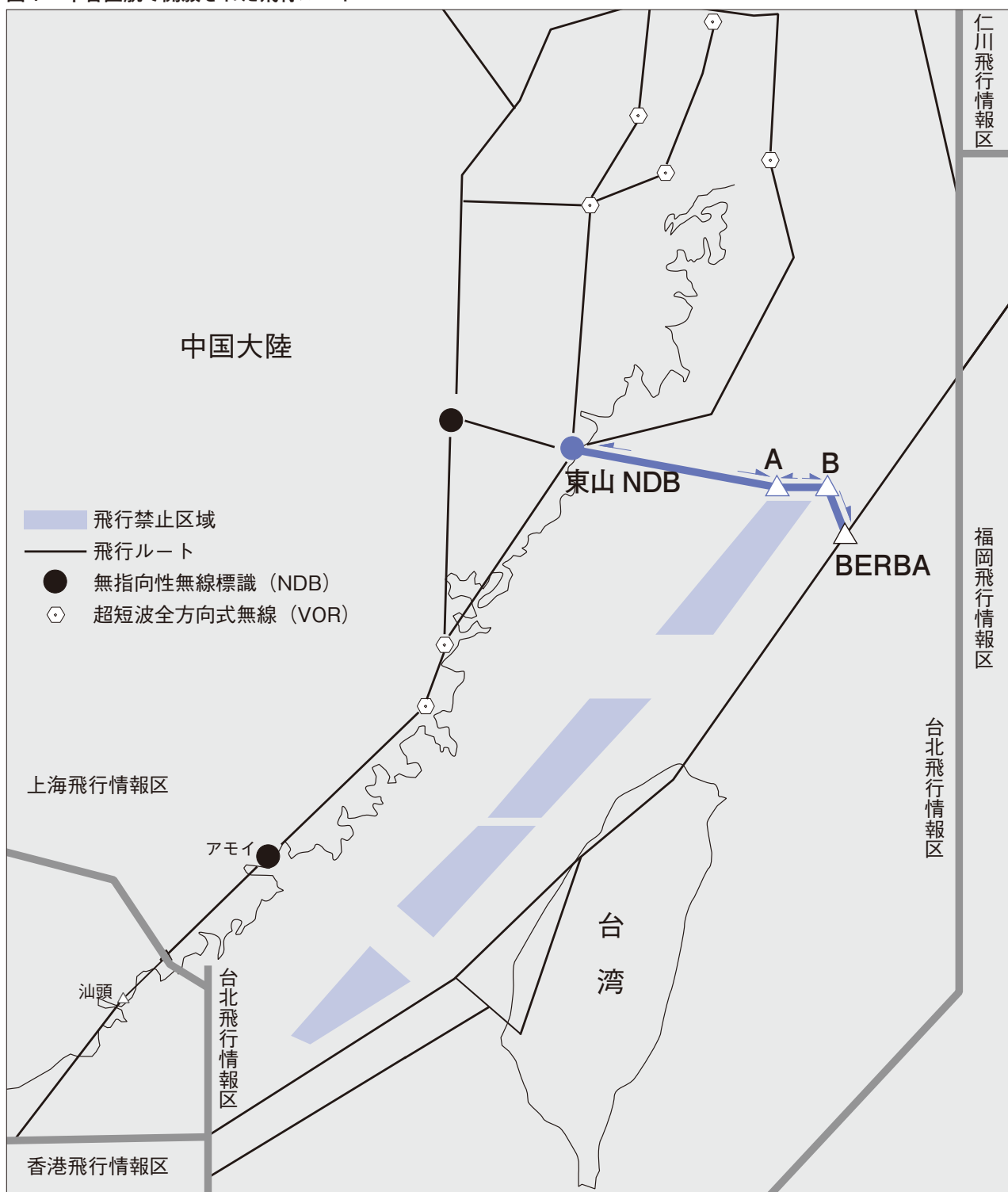
これらに加えて、双方の郵便物も旅客、貨物両チャーター便に搭載することでも合意した。

以上のような内容で合意するとともに、半年以内に旅客便と貨物便の定期運航についての協議をおこなうことでも合意した。

### ②海運直航の開始

一月のトップ会談では、海運直航でも合意した。その内容は、台湾側が一港、中国側が六三港（四八港が海運港、一五港が河川港）をそれぞれ開放することになった。表2に開放することになっ

図1 中台直航で開放された飛行ルート



(出所) 行政院大陸委員会ウェブサイト (<http://www.mac.gov.tw/big5/cc2/g971103.pdf>) を参考に筆者作成。

表2 第二次江陳会談で開放することになった港一覧

台 湾	港の種類	高雄(安平含む)		台中		花蓮
		基隆(台北含む) 麥寮 金門料羅	布袋 水頭	馬祖福澳 白沙 唐山 煙台 大豊 温嶼 秀蛇 珠口 海口 江陽 南京	澎湖 馬公	
中 国	海	丹東 天津 日照 寧徳 汕頭 媽祖 北海 太倉 常州 九江	大連 黄驊 青島 泉州 潮州 虎門 防城 南通 泰州 武漢	營口 威海 連雲港 蕭厝 惠州 廣州 欽州 張家港 鎮江 城陵磯	錦州 龍口 上海 福州 漳州 鹽田 名三 亞 揚州 蕪湖	泰山 嵐山 寧波 下モイ 赤湾 江浦 常熟 熱山 馬鞍山
	河 川					

(出所) 行政院大陸委員会ウェブサイト。  
(注) 台湾側の港はすべて海運港である。

国のどちらかの資本であり、域外航運センターを使用して輸送している船舶、第三国経由で兩岸地域での定期運航をしているコンテナ船、あるいは砂利運搬船のいずれかであれば、便宜置船籍でも旅客船、貨物船にかかわらず就航できるようにした。

さらに、相手側の港では入港から出港まで船尾に自国の旗は掲げず、船舶を識別するために海運会社の企業旗を掲げることにした。税金についても、相手側の海運会社が自国で兩岸輸送によって得た収入に対しては、営業税と所得税を免除することとした。また、海運会社が相手先で現地事務所や営業所を設置することを認め、関連業務に従事することを了承した。

## ●第二次江陳会談の海運と空運における合意内容の要点

以上のような合意内容であったが、国際慣習の面からみると問題

た港の一覧を示した。この開放によって、ほぼ全面的な海運の開放になった。

直航を認められたのは台湾、中国のどちらかの資本で、かつ船籍がどちらかに属している場合には、貨物船、旅客船にかかわらずこれを認めた。また、台湾、中国のどちらかの資本で、船籍が香港に登録されている船舶の場合も旅客船、貨物船にかかわらず就航ができることとした。

また、すでに台湾、中

がないわけではない。空運と海運それぞれにおける合意内容の問題点についてあげると、以下のようなになる。

まず、空運における問題点としては、チャーター便の運航での合意である。通常、航空輸送では国同士が協定を結び、互いの権益を確保しなければ当該国同士の定期便での就航はできないことになっている(両国ともオープンスカイ「航空自由化」政策をとっている場合は、これには該当しない)。そのため、多くの場合、航空輸送は二国間協定で発着空港、就航する航空機の規模、運航する航空会社数などを決めることになる。その一方で、チャーター便は定期運航便とは違うために、基本的には二国間協定の枠外として取り扱われる。その意味で、チャーター便の運航では、そもそもこのような協定は不要という考え方もできる。ただし、二国間協定のなかにも、チャーター便についての合意事項を書き込む場合があるので、チャーター便での合意でも文書を取り交わしても大きな問題ではないといえるかもしれない。

しかしながら、チャーター便の運航の場合、旅客便よりも貨物便において問題が存在する。通常、チャーター便はその機体をまるごと貸し切ることを指すので、貨物輸送の場合には、それを使用する業者一社の貨物しか搭載することができない。この一社は、製造企業などある一企業の貨物でもよいし、フォワーダーと呼ばれる貨物輸送取扱事業者でもかまわない。後者の場合、事業者が顧客から集めた貨物を搭載することができ、貨物便のチャーターは事業者がおこなうことになる。一方、定期貨物便の場合には、搭載できる貨物は一社のみということはない。そのため、複数企業や団体、個人の貨物を搭載できる。今回はチャーター便での直航となっているが、このような通常のチャーター便のような形で運航しているかどうかは明らかではない。

さらに、チャーター便とはいえ、台湾と中国の貨物便が定期的に就航することになった。これに対して、おそらくアメリカと中国の航空貨物輸送において何らかの動きがあると考えられる。その背景にあるのは、UPSやフェデックスといった米系インテグレーター



の存在である。これら両インテグレーターはそれぞれ一九九八年四月、一九九七年八月に台湾桃園国際空港で積み替えセンターの業務を開始した（参考文献②）。また、二〇〇四年七月にアメリカと中国が航空協定に合意し、貨物便と旅客便で輸送枠が増加した。これにともない、UPSは上海に航空貨物ハブを建設し、二〇〇八年一月に運用を開始した。二〇一〇年には深圳にも新たな物流基地を開設しようとしている。一方、フェデックスも広州にアジア太平洋地域におけるハブを建設し、二〇〇九年二月に運用を開始した（参考文献④）。中台の貨物チャーター便の運航開始によって、おそらくアメリカ側が中国に対して台湾と中国への貨物便の運航を今後求めていくことは十分考えられる（台湾とアメリカはオープンスカイ政策を採用しているため、航空会社が独自に路線を決定することができる。そのため、米系インテグレーターが台湾と中国間の路線開設を求めてきた場合、米国と台湾の間で特別の交渉は生じないと考えられる）。

旅客便においても、台湾と中国以外の外国の航空会社が以遠権を使用する形で、自国から中国経由台湾行き、あるいは自国から台湾経由中国行きなどの就航を希望する航空会社がでてくるかもしれない。また、台湾や中国の航空会社自体が台湾や中国を経由して第三国への飛行を希望する動きが出てくる可能性もある。

海運においては、今回の直航が台湾と中国の資本をもつ企業でなければ、就航することができない。二〇〇五年の統計によると、中国船舶は三六九五隻、船腹量は二三五〇万トン近くをもつ。船腹量では、世界の三・三％を中国で占めている。一方、台湾船舶は一〇〇トン以上の統計しかわからないが、二〇〇七年末時点で二六二隻、船腹量は四六七万トンあまりである。このことから明らかに、台湾と中国の船舶には、船舶数、船腹量でも圧倒的な差が存在している。これは、台湾の海運会社が所有する船舶の多くが、パナマなど別の国の船舶にして、便宜置籍船として運航していることが多いためである。これらの便宜置籍船がどの程度域外航運センターや第三国経由をした定期コンテナ船に従事しているかは明

らかではない。そのような前提はあるにしても、台湾の海運会社が中国へ直航する場合には、限られた船舶しか利用できないという状況になっているのである。

また、海運の場合には「海運自由の原則」という国際慣習に反している問題があげられる。この原則は、海運事業に対する参入撤退の自由を保証するとともに、貨物の積み取りについて政府の介入によって自国の商船隊や自国船舶による輸送を優先させることなく、海運企業や船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争に委ねるといふものである（参考文献③）。この原則は文書化されたものではないが、海運業においては重要な国際慣習である。しかしながら、今回の直航は台湾と中国の海運会社しかその参入を認めず、台湾と中国以外の海運会社の直航を認めていない点が政府の介入と考えることができ、この原則に著しく反しているといわざるを得ないのである。

さらに、中国の海運会社が台湾の港湾に対して投資できないことも問題である。コンテナ輸送の場合、コンテナ輸送に従事する海運会社は就航都市の港湾、とくにコンテナ埠頭を借りて、そこに自ら投資してクレーンなどの設備などを整える。しかしながら、中国の海運会社が台湾へ就航しても、コンテナ埠頭を借りることができないのはもちろん、そこに設備などを投資することができないために、自社専用のコンテナターミナルの運用ができないのが現状である。これについては、台湾の陽明海運がBOT方式で現在開発している高雄港第六コンテナセンターに中国を代表する海運会社のひとつである招商局グループが出資を希望することをすでに表明している（『工商時報』二〇〇八年二月六日付）。この話が実現できれば、近い将来、中国の海運会社が完成したコンテナ埠頭を借りて施設などの整備をおこない、自社専用のコンテナターミナルの運用ができるかもしれない。

このように、空運、海運とも台湾と中国の資本に限定した結果、外国企業が中台直航に参入できない状況や中国の海運会社自体が自社で使用するコンテナターミナルの開発に投資できないのが現状で

ある。今後はこうした課題の解決について、交渉をしなければならないと考えられる。

## ●おわりに

第二次江陳会談の結果、海運や空運の中台直航を含めた「三通」は二〇〇八年一月一日から開始された。台湾のマスコミは台湾と中国の新たな時代が到来したということを盛んに報道し、一月一日前から直航を含めた「三通」に関する特集を盛んに組んでいた。例えば、二〇〇八年一月一日付『経済日報』では、空運では上海まで飛行時間がこれまでの二時間半近くから一時間半まで短縮できる、海運では不必要な遠路をとる必要がなくなったために年間二〇億元（五六億円）のコスト削減になるとし、この直航を肯定的に評価している。その一方、二〇〇八年一月一日付『自由時報』では、直航によって台湾企業はよりコストが安い中国へさらに生産をシフトさせ、台湾では産業空洞化を引き起こすだけではなく、台湾からの貨物量も減少すると、三通を批判的に報道している。

ただ現実をみると、中国側は多くの空港や港を開放したが、活発に直航がおこなわれるまでにはまだ時間がかかるように感じられる。たとえば、直航開始一週目（二月一五から二二）の旅客便のスケジュールをみると、発着する空港の数は台湾が台湾桃園、高雄、台北松山の三空港、中国は上海、北京、南京など一〇空港である。合意では、表1で示している通り、台湾が八空港、中国が二一空港である。このように、多くの空港が開放されたことになっているが、実際には需要がある都市への就航に限られているのである。また、貨物チャーター便についても、直航初日の一日はわずか一往復、一六日はゼロ、一七日四往復などバラバラであり、安定的に毎日就航するにはまだ時間がかかるかもしれないと現状では考えられる。この傾向は海運でも同様である。貨物船では、一日に出港した船舶が出発、あるいは途中停泊する港の数は台湾が三港、中国は一一港である。このことも、実際の数と合意内容が大きく違っているといえよう。

ただ、一九九〇年代から始まった中台の「三通」に関する交渉はここで一つの区切りを迎えたということができよう。しかし、この「三通」、とくに直航が成功するかどうかは、世界的な景気後退の状況ではまだ判断することができないというのが正直なところである。また、中台間での通貨交換や銀行の相手側での支店設置など金融分野をはじめとする台湾と中国間のほかの懸案事項に比べても、この三通問題は比較的容易に解決が可能であった分野であった。中台間の直航は海運では一九九〇年代後半から第三国経由の形をとりながらもおこなわれ、空運では二〇〇〇年代に入ってから時期を限定した直航をおこなってきたために、すでにある程度の運用がおこなわれていたために、短期間での交渉で合意ができたのである。

しかしながら、空運と海運の直航では空運における定期就航や海運における外国船舶の就航などまだ考えなければならぬ問題があるだけではなく、実際に運航して明らかになる問題も今後出てくると考えられる。こうした問題解決を図るべく、中台の三通、とくに直航に関する交渉が今後も続いていくであろう。

（いけがみ ひろし／アジア経済研究所新領域研究センター）

## 《参考文献》

- ① アジア経済研究所編『アジア動向年報』各年版、アジア経済研究所。
- ② 池上寛「増加する台湾の航空貨物輸送―製造業の国際化・政府の役割・航空会社の戦略」佐藤幸人編『台湾の企業と産業』アジア経済研究所、二〇〇八年。
- ③ 国土交通省海事局編『平成一九年度版 海事レポート』財団法人日本海事広報協会発行、二〇〇七年。
- ④ 小島末夫「競争激化する東アジアの国際ハブ空港」『アジアワールド・トレンド』第一四八号、二〇〇八年一月。
- ⑤ 竹内孝之「対中政策―対中関係の改善と国際参加の模索」佐藤幸人・竹内孝之編『陳水扁再選―台湾総統選挙と第二期陳政権の課題』アジア経済研究所、二〇〇四年。